

*Urbaner Raum und Bewegung – Von Paradigmen
und kulturellen Setzungen*

In einer im Jahre 1929 entstandenen Werbeanzeige, die anlässlich des Weltreklamekongresses in Berlin für die Großstadt Berlin herausgegeben wurde, heißt es:

»Man überquert den Potsdamer Platz, den Spittelmarkt, den Alexanderplatz, die Straße am Stettiner Bahnhof, den Wedding und dergleichen Punkte mehr. Da merkt man die gigantische Bewegung, das Flitzen, Flirren, Huschen und Sausen. Welle auf Welle jagt heran und flieht. – Rasendes Tempo! Das Herz des Reiches, dies Berlin, pulst Leben! 4 Millionen Menschen in Betrieb, ein Fünfzehntel des deutschen Volkes im Schnellschritt.«¹

Stadt und Städtisches sind paradigmatischen Bildern und Vorstellungen unterworfen. Der unbekannte Verfasser dieser Zeilen hat dank rhetorischer Künste und Mittel seinem Publikum eine emphatisch lautmalerische und bildreiche Darstellung einer pulsierenden, temporeichen Großstadt konstruiert. Bilder der Bewegung, der Dynamik, sind zu Signaturen des städtischen Daseins geworden, sie prägen unser Bild und unsere Wahrnehmung von Stadt, auch wenn sich diese mit den »urbanen« Sachverhalten und Rahmenbedingungen kleinerer Städte nicht decken.²

Dergleichen wie die städtische Bewegung zu einem Inbegriff des Urbanen wurde, unterliegt auch sie selbst paradigmatischen Vorstellungen. Bilder von Flüchtigkeit, Transitorischem und Fragmentarischem haben sich – und davon war auch der volkskundliche Blick nicht gänzlich befreit – zu kulturellen Setzungen von städtischen Daseinsbedingungen aufgebaut.

Betrachtet man die volkskundlichen Untersuchungen und Ansätze zur Stadt, so fällt auf, dass Stadt und Bewegung oder auch anders formuliert Stadt und Verkehr als zwei Formanten von spezifisch »Städtischem« behandelt werden, die man nicht voneinander zu trennen vermag. In dieser Relation bilden

¹ Ausschnitt aus einer Werbebroschüre, welche die Graphische Anstalt Otto Elsner zum Weltreklamekongress 1929 in Berlin für Berlin und sich selbst herausbrachte. Siehe *Gottfried Korff / Reinhard Rürup*: Berlin, Berlin. Die Ausstellung zur Geschichte der Stadt. Berlin 1987, S. 459.

² Das Verständnis von »Städtischem« wird oft mit »Großstädtischem« absolut gesetzt. Die folgenden Überlegungen sind auch der »Großstadt« verpflichtet. Siehe *Thomas Hengartner*: Zur Kulturanalyse der Stadtforschung. In: Silke Göttsch / Wolfgang Kaschuba / Beate

sie nicht nur einen zentralen Gegenstand urbanethnologischer Untersuchungen³, sondern wurden auch zu einem methodologischen Ansatz, Stadt und Städtisches zu bestimmen. So wird Bewegung in verschiedenen stadthnologischen wie auch stadtsoziologischen Zugängen der Gegenwart als das »urbane Spezifikum schlechthin«⁹ gesehen, das eine »zentrale Orientierungsgröße der städtischen Raumwahrnehmung und –bestimmung«¹⁰ bildet. In diesem Kontext hat sich zudem seit einigen Jahren der Begriff des »flows« oder des »städtischen Flusses« als ein theoretischer Zugang für ein ethnologisches Raumverständnis von Stadt etabliert: So wird der Blick auf den »städtischen Fluss« für eine entscheidende Perspektive gehalten, wenn es darum geht, sich mit der Wahrnehmung städtischer Umwelt auseinanderzusetzen, »zumal dieser wesentlich als Gegenpol zu statischen und geschlossenen Raumvorstellungen zu verstehen ist«.¹¹ Gerade letztere Sichtweise macht Herangehensweisen an Stadt und Stadtbilder, die von geschlossenen Orts- oder auch Raumvorstellungen ausgehen, weitgehend hinfällig.

Als theoretische Vorläufer dieser Ansätze, die der städtischen Bewegung eine spezifische Rolle zuweisen, gelten an dieser Stelle vor allem Ausführungen von Vertretern aus den Nachbardisziplinen.⁴

In dem Anliegen spezifische Formanten und Faktoren urbaner Existenz und städtischer Lebensformen wie auch eine spezifisch städtische Mentalität auszumachen und zu ergründen, dominierte die Vorstellung von Bewegung als einer das städtische Verhalten prägenden Größe. So hat sich der Soziologe Willy Hellpach in seinem Werk »Mensch und Volk in der Großstadt« aus dem Jahr 1952 unter anderem mit dem großstädtischen Verkehr und sei-

Binder (Hg.): Ethnografie europäischer Modernen: Ort – Arbeit – Körper. 34. Kongress der Deutschen Gesellschaft für Volkskunde, Berlin 5.-8. Oktober 2003. Münster 2005, S. 67-80, hier S. 69.

³ So zeugt eine ganze Reihe von Arbeiten zu paradigmatischen Medien und Orten der Bewegung (U-Bahn, Straßenbahn, Bahnhof, Straße, etc.) von der Bedeutung der Größe Bewegung für die Wahrnehmung und das Bild von Stadt. Vergleiche folgende Werke: *Barbara Lang*: Unter Grund. Ethnographische Erkundungen in der Berliner U-Bahn. Tübingen 1994; *Johanna Rolshoven*: Die Straßenbahn als technischer und sozialer Raum. Eine Skizze am Beispiel der Basler ›Trambevölkerung‹. In: Thomas Hengartner / Johanna Rolshoven (Hg.): Technik-Kultur. Formen der Veralltäglichen von Technik – Technisches als Alltag. Zürich 1998, S. 217-245; *Thomas Hengartner*: Der Bahnhof als Fokus städtischen Lebens. Volkskundliche Überlegungen zu einem urbanen Phänomen par excellence. Schweizerisches Archiv für Volkskunde 90, S. 187-206; *Martin Scharfe*: Volkskultur der Straße. Ein Grundriß. In: Klaus Beitzl (Hg.): Probleme der Gegenwartsvolkskunde, Referate der Österreichischen Volkskundetagung 1983 in Mattersburg. Wien 1985, S.11-44; *Bernd Jürgen Warneken (Hg.)*: Massenmedium Straße. Zur Kulturgeschichte der Demonstration. Frankfurt am Main/New York 1991; *Gisela Welz*: Die Straße lebt. Bemerkungen zu einer urbanen Taktik. In: Zeitschrift für Volkskunde 88 (1999), S. 1-15.

nen Auswirkungen auf die mentalen Dispositionen von Städtern beschäftigt. Als besonders nachhaltig für die volkskundlichen Setzungen von »Großstädtischem« haben sich die Überlegungen Georg Simmels aus seinem Aufsatz »Die Großstädte und das Geistesleben« erwiesen. Mit und seit Simmels Ausführungen über die Großstadt haben sich Nervosität und Anonymität, Hektik und Flüchtigkeit der Begegnungen als Signaturen der städtischen Lebenswelt relativ unbesehen bis in die Gegenwart fortgeschrieben.⁵ Ohne Frage können die Ansätze Simmels für eine frühe Auseinandersetzung mit spezifisch städtisch Daseinsbedingungen als sehr bedeutend erachtet werden, doch – und das erscheint problematisch – verharret ein Großteil der gegenwärtigen Untersuchungen immer noch in den Simmelschen Kategorien und mißachtet in der Weise den Kontext, in dem diese entstanden sind, nämlich den der tiefgreifenden Modernisierungs- und Urbanisierungsprozesse des städtischen Raumes zu Beginn des 20. Jahrhunderts.⁶ So kritisiert Johanna Rolshoven diejenigen wissenschaftlichen Argumentationen und Stadtdiskurselemente der Gegenwart, die – ohne zu differenzieren – Bewegungen in der Stadt, immer noch eine »Flüchtigkeit« als Negativwertung zuschreiben.⁷ Aus dieser Perspektive stellt sich die städtische Bewegung als eine mehr oder weniger unhinterfragte Größe der Raumwahrnehmung und –bestimmung dar.

In derselben Weise wie in Untersuchungen zu Urbanität – darauf wurde von Thomas Hengartner hingewiesen – die alltägliche Dimension, die »bei den Erfahrungen, Praxen und der Bedeutungsproduktion der konkreten Bevölkerung konkreter Städte«⁸ ansetzt, bislang kaum berücksichtigt wurde, fehlt den gegenwärtigen Ansätzen eine Konzentration auf die Alltags- und Praxisdimension der städtischen Bewegung, d.h. auf individuelle Mobilitätspraxen, die durch ganz unterschiedliche städtische Räume führen können und daher Aufschluss über die subjektive Aneignung von Raum beim Bewegen durch die urbane Lebenswelt geben. Für eine Disziplin, die vom Menschen in seinen

⁴ Dies ist vor allem der langwährenden volkskundlichen Missachtung von Stadt als Forschungsfeld zu zuschreiben. Siehe *Thomas Hengartner: Zur Wahrnehmung städtischer Umwelt*. In: Olaf Bockhorn / Gunter Dimt / Edith Hörändner: *Urbane Welten* (Referate der Österreichischen Volkskundetagung 1998 in Linz). Wien 1999, S. 9-33, hier S. 10.

⁵ Siehe *Thomas Hengartner: Zur Kulturanalyse der Stadtforschung*, wie Anm. 2, S. 69.

⁶ Ebd.

⁷ *Johanna Rolshoven: Übergänge und Zwischenräume. Eine Phänomenologie von Stadtraum und »sozialer Bewegung«*. In: Waltraud Kokot / Thomas Hengartner / Katrin Wildner (Hg.): *Kulturwissenschaftliche Stadtforschung*. Berlin 2000, S. 107-122, S. 113.

⁸ Siehe *Thomas Hengartner: Zur Kulturanalyse der Stadtforschung*, wie Anm. 2, S. 69.

alltäglichen Bezügen und von seinem alltäglichen Handeln her argumentiert, sind die individuellen In-Bezug-Setzungen zu städtischen Räumen auf alltäglichen oder auch weniger alltäglichen Wegen – Bereiche, die bislang in der volkskundlichen Stadtforschung vernachlässigt wurden und somit stärkeren empirischen Forschungsbedarf erfordern.

»Urbane Bewegungsgeographien«. Raum als Koordinate subjektiver Erfahrungsdimension

Aus dieser Perspektive soll unter dem Begriff der subjektiven »Bewegungsgeographien« das physische Unterwegssein in der städtischen Umwelt, anhand dessen raumbezogenes Denken und Handeln als Teilaspekt der individuellen Wahrnehmung und Aneignung von Städtischen im Alltag sichtbar wird, im Zentrum der folgenden Überlegungen stehen.⁹ Hierin kann die ethnografische Methode als ein wesentlicher Zugang gesehen werden, da sie dem Ethnografen das Mitvollziehen von Wahrnehmungen, Handeln und Erfahrungen »in situ« ermöglicht, sprich den Akteur auf seinen alltäglichen wie auch weniger alltäglichen Wegen durch die urbane Umwelt begleitet. Vor dem Hintergrund von Argumentationen, die die Auflösung von Raumgrenzen und von lokalen Bezügen betonen, soll sich im Folgenden auf den individuellen Raumbezug und die Erfahrungsdimension von Raum konzentriert werden.

Die Verortung von Normen und Erfahrungen – Über Praxen und Phänomene der räumlichen Aneignung

Das »grün-rot-gelbe Verkehrswirrwarr« so betitelte eine Berliner Zeitung im Jahre 1924 einen Bericht über die Aufstellung der ersten Ampelanlage am Potsdamer Platz in Berlin, »sei eine teure Angelegenheit und in ihrer Funktion doch recht fragwürdig.«¹⁰ Aufgrund der tumultartigen Szenarien, die sich um die neue Technik herum unter den Verkehrsteilnehmern abspielten, stellt die Zeitungsnotiz die Funktion der neuen Technik in Frage. Das »grün-rot-gelbe

⁹ Eine Vorlage bilden die im Rahmen meiner Masterarbeit durchgeführten ethnographische Studien, die ich im Sommer 2004 in den beiden norddeutschen Städten Hamburg und Kiel durchgeführt habe. Im Verlauf der Feldforschung wurden zehn themenzentrierte, offene Interviews erhoben. Gesprächspartner und Gesprächspartnerinnen waren Autofahrer, Fußgänger, Fahrradfahrer und ein Skateboardfahrer unterschiedlichen Alters und Geschlechts. In Form von ethnographischen Samples werden diese in die Überlegungen eingebaut.

¹⁰ T.C. Rolt: *Horseless Carriage. The Motor Car in England*. London 1950, S.137.

Verkehrswirrwarr« um die Ampel kam zustande, da man nun anstelle eines Verkehrspolizisten einer Maschine das Vertrauen in die Lenkung des Verkehrs schenken sollte. Erst nach der Einführung eines Gesetzes, das die Lichtsignale mit den Handzeichen der Verkehrspolizisten gleichstellte, verbesserte sich die Situation. Das Beispiel macht deutlich, dass mit der Einführung einer neuen Technik auch neue an die Technik angepasste Verhaltensweisen erlernt werden mussten. Bewegungsgeographien offenbaren erlernte Verhaltensmuster, im Zuge der neuen Technik mussten die bisherigen räumlich verorteten Erfahrungen revidiert werden. Die räumliche Disposition bedingt Handlungen und Verhalten der sich durch den Raum Bewegenden, die Bewegungsgeographien stehen in Wechselwirkung mit der städtischen Umgebung. Die Praxen des Bewegens – sei es nun das S-Bahnfahren oder das Fahrradfahren – sind Ausdruck von Prozessen der kulturellen Gewöhnung und Aneignung von Raum wie auch Raumnormen.

»Sie rennen aneinander vorüber, als ob sie gar nichts gemein, gar nichts miteinander zu tun hätten, und doch ist die einzige Übereinkunft zwischen ihnen die stillschweigende, dass jeder sich auf der Seite des Trottoirs hält, die ihm rechts liegt, damit die aneinander vorbeischießenden Strömungen des Gedränges sich nicht gegenseitig aufhalten; und doch fällt es keinem ein, die anderen auch nur eines Blickes zu würdigen.«¹¹

Der Verfasser dieser kleinen Beschreibung – es ist Friedrich Engels, der sich in den 1840er Jahren in den englischen Industriestädten aufhielt, um die Entwicklungen der dortigen Arbeiterklasse zu studieren – ist fasziniert von unsichtbaren normativen Reglements, die zwischen Menschen auf einem Trottoir über die Raumnutzung bestehen. Städtische Binnenräume sind weitgehend vordefinierte Handlungs- und Kommunikationsbereiche. Was in ihnen abläuft, von wem sie wann, wie schnell und in welchen Funktionen benutzt werden, unterliegt einer impliziten normativen Dramaturgie, d.h. bestimmte Anschauungen und Normen (Verkehrsschilder, Verkehrsregeln, Verkehrserziehung, etc.) wirken auf die individuelle wie auch kollektive Fortbewegung ein. Auf einer Einkaufsstraße bewegt sich der einzelne nicht irgendwie, sondern folgt allgemein akzeptierten Geh-, Verweil-, Seh- und Kommunikationsvorgaben.¹² In die soziale Bewertung der Fortbewegung fließen beispielsweise

¹¹ *Friedrich Engels*: Die Lage der arbeitenden Klasse in England. In: Marx-Engels Werke, Bd. 2, Berlin 1976, S. 257.

¹² *Karl-Heinrich Bette*: Asphaltkultur. In: Hans-Jürgen Hohm (Hg.): Straße und Straßenkultur. Interdisziplinäre Beobachtungen eines öffentlichen Sozialraumes in der fortgeschrittenen Moderne. Konstanz 1997, S.305-330, hier S. 310 (Erschienen in der Reihe: Passagen & Transzendenzen. Studien zur materialen Religions- und Kultursoziologie, hrsg. von Michael N. Ebertz, Bd. 1997).

altersspezifische Vorstellungen ein. Was ein Kind oder Jugendlicher machen darf, muss noch lange nicht für einen 50-jährigen gelten. Wer auf einer belebten und verkehrsberuhigten Einkaufsstraße ungewöhnliche Richtungswechsel vornimmt, Kreis- oder Zickzackformen in seine Bewegung einbaut und unmotiviert bzw. ziellos herumirrt, erregt Aufmerksamkeit.

Die Fortbewegung durch den urbanen Raum ist nicht nur durch die Anpassung an Normen geprägt, als ebenso signifikant erweisen sich konkret gemachte (respektive überlieferte) Erfahrungen.

»Diese Straße fahre ich nie lang, auch wenn es kilometermäßig da am schnellsten geht, aber da ist fast immer Stau....durch Baustellen oder was auch immer«, sagte mir Phillip T., der täglich mit dem Auto von seinem Wohnort in einer Randgemeinde Hamburgs zu seinem Arbeitsplatz in die Stadt pendelt. In den während meiner Magisterarbeit geführten Interviews wurde deutlich, dass die alltäglichen Bewegungsgeographien nach ganz verschiedenen (z.T. sehr personenspezifischen) Faktoren ausgerichtet ist. Auffallend war, dass gemachte Erfahrungen beim Bewegen durch den städtischen Raum in der Regel lokalisiert, d.h. an ganz spezifische Orte gebunden waren. So war von einer »gefährlichen Kreuzung«, einer »Fußgänger unfreundlichen Ampel«, »fehlenden Markierungen für den Fahrradweg« und ähnlichem die Rede. Ebenso eher banal wirkende alltägliche Erfahrungen wie auch ganz konkrete, zum Teil als bedrohlich empfundene Erlebnisse wie ein »Beinaheunfall« werden in der persönlichen Wahrnehmung »kartographiert« und bestimmen die individuellen Bewegungsgeographien.¹³

Bewegungsgeographien sind in diesem Sinne auch Ausdruck von Erfahrungsprozessen, die im städtischen Raum ganz unterschiedlich verortet sein können.

»Traffic relationships« – Räume der spezifischen Interaktion und Kommunikation

»Fahrradfahrer sind rücksichtslos« so urteilt eine Seniorin über die Fahrradfahrer in einem Artikel der Kieler Nachrichten, in dem ältere Menschen zur Verkehrssituation in ihrem Stadtteil befragt wurden.¹⁴ Auffallend war in den von mir geführten Interviews, welche wichtige Position das Verhalten der »Anderen« einnimmt und wie es auf die Bewegung des Einzelnen einwirkt. Die Wahrnehmung der anderen Verkehrsteilnehmer reduziert sich vor allem auf die Fortbewegungsform. Es findet eine distinktive Verortung und Identifizierung statt: es geht um den »Autofahrer« oder den »Fußgänger«.¹⁵

Die Interaktion und Kommunikation mit »Fremden« bildet einen spezifischen Bestandteil der Bewegungsgeographien. Der schwedische Soziologe Ulf Hannerz hat für diese besondere Art der Beziehungen, die vor allem

¹³ Vgl. Anm. 9.

¹⁴ Ein Ohr für Senioren-Sorgen. In: Kieler Nachrichten, NR.193, 19.8.2004.

¹⁵ Vgl. Anm. 9.

auf die Fortbewegungsform fixiert ist, den Begriff der »traffic relationships« aufgebracht.¹⁶ Iris Young sieht diese Beziehungen zwischen den sich fortbewegenden Menschen im städtischen Raum als »external relationships« im Gegensatz zu den »internal relationships«¹⁷: Die Menschen empfinden sich als »Fremde«, sie würden keine innere Beziehung zueinander haben, so Iris Young. Das Bild des »Anderen« wird durch Beobachtung und Erfahrungen konstruiert – kann daher auf ganz verschiedenen Faktoren beruhen. Die Zugehörigkeit zu der einen oder anderen Gruppe, die »Identität«, richtet sich vor allem nach der jeweiligen Fortbewegungsform. Die Identitäten in den Bewegungsgeographien sind auf die Art der Fortbewegung gerichtet und weniger »räumlich verortet«, auch wenn sie raumbezogen agieren. Der Begriff der transitorischen Identität oder auch der »provisorischen Identität«¹⁸ wie er von Marc Augé hervorgebracht wurde erscheint mir in diesem Kontext am kohärentesten, da er insbesondere das Situative, Transitorische und Prozesshafte der individuellen Bewegungsgeographien betont. Zu den Spezifika der urbanen Bewegungsgeographien gehört das Wechseln von Fortbewegungsformen. Dieses erfordert nicht nur eine Anpassung an die sich jeweils räumlich wechselnden Begebenheiten, darunter fallen auch Verhaltens- und Kommunikationsmuster, sondern erzeugen auch wieder eine vollkommen andere Perspektive der Wahrnehmung des »Anderen« wie auch des Raumes. Gerade letzteres erscheint mir nicht nur eines der entscheidenden Charakteristika der städtischen Bewegung zu sein, vielmehr ist es auch ein Faktor, der die individuellen Bewegungsgeographien gleichermaßen bedingt wie auch auszeichnet.

Bewegung durch den urbanen Raum – in welcher Form der vielfältigen Möglichkeiten sie auch durch das Individuum ausgeübt wird – bedeutet, dass zahlreiche Räume, die in ihrer Funktion und Zuordnung verschieden sind, durchquert werden müssen. Thomas Hengartner schreibt über die Straße im städtischen Raum: »Straße im urbanen Raum ist mehr als bloß Verkehrsweg oder auch Bestandteil des persönlichen Wegnetzes. Straße steht im Spannungsfeld zwischen Schneise im öffentlichen Raum einerseits, und Trampelpfad des Privaten andererseits.«¹⁹

¹⁶ Vgl. Anm. 3, Hannerz.

¹⁷ *Iris Young: The Ideal of community and the Politics of Difference.* In: L. Nicholson (Hg.): *Feminism/Postmodernism.* London 1990, S. 319.

¹⁸ Marc Augé spricht in diesem Zusammenhang von »provisorischen« oder »geteilten« Identitäten. *Marc Augé: Nicht-Orte. Von einer Ethnographie der Einsamkeit* 1994 [1992], S. 118.

¹⁹ Siehe *Thomas Hengartner: Zur Wahrnehmung städtischer Umwelt,* wie Anm. 4, S. 10.

In den Interviews ging es um die »Taxispur«, die der Taxifahrer für sich reklamierte oder der Fahrradfahrer, der sich auf »seinem Fahrradweg« an den parkenden Autos oder unachtsamen Fußgänger auf dem Fahrradweg störte. Je nach Fortbewegungskategorie setzte bei meinen Interviewpartner eine bestimmte Raumidentifizierung ein: Es ging sogar soweit dass »territoriale«²⁰ Ansprüche an den Raum entwickeln werden.²¹

Die Besonderheit des Raumes der Bewegung zeigt sich darin, dass die Ansprüche, die das Individuum beim Bewegen an den Raum stellt, die Eigenschaft haben, dass sie »transitorischer« Natur sind, d.h. sie sind temporär und situativ. Der Fahrradfahrer, der auf dem Fahrradweg fährt, möchte in seiner Fahrtrichtung eine »freie« Fahrbahn haben, aber ihm ist es in der Regel gleichgültig, ob Fußgänger die Fläche des Fahrradweges betreten, die er gerade hinter sich gelassen hat. Diese sehr kurzweiligen raumbezogenen Besitz- und Verteidigungsansprüche des Individuums – sei es als Fußgänger oder als Autofahrer – sind daher mit dem Begriff der »transitorischen Territorialität« zu charakterisieren.²²

Gerade diese temporären räumlichen wie auch »sozialen« Beziehungen und Situationen, die Begegnung und Erfahrung der Präsenz von Fremden durch Bewegung, Zygmunt Baumann umschreibt dies mit dem Begriff des »mobilen Zusammenseins«²³, stellen sich als ein wesentliches Merkmal der urbanen Rahmenbedingungen für die individuellen Bewegungsgeographien dar. Raum erweist sich in diesem Sinne als situativ und performativ, er zeichnet sich durch ein kontinuierliches Aufeinandertreffen und Aushandeln

²⁰ Ina-Maria Greverus sieht den Anspruch auf einen Identität, Sicherheit und Aktion gewährenden Raum als ein menschliches Konstituans; *Ina-Maria Greverus: Der territoriale Mensch. Ein literaturanthropologischer Versuch zum Heimatphänomen.* Frankfurt am Main 1972, S. 51.

²¹ Vgl. Anm. 9.

²² Das Phänomen der »transitorischen« Territorialität wird auch unter anderen Begriffen zusammengefasst: Erving Goffman bezeichnet den Anspruch auf persönlichen Raum, der durch die individuelle Fortbewegung entsteht, als »situationelles und egozentrisches Reservat des Selbst«. Benjamin Davy hat den Begriff der »Raum-Mythen« eingeführt. Unter Raum-Mythen versteht er präpositionale Anspruchsgrundlagen, aus denen territoriale Herrschaftsansprüche, private Eigentumsansprüche oder andere auf die raumbezogene Identitätsbildung gestützte Ansprüche abgeleitet werden. Die abgeleiteten Ansprüche werden nur von jenen anerkannt, die an die behauptete Anspruchsanlage glauben (insofern konstituiert der Glaube an den Mythos die Identität der Glaubenden) Goffman, wie Anm. 12, hier S. 94.; *Benjamin Davy: Raum-Mythen. Normative Vorgaben für Identitätsbildung.* In: Sabine Thabe (Hg.): *Räume der Identität – Identität der Räume.* Dortmunder Beiträge zur Raumplanung 98. Dortmund 1999, S. 59-75, hier S. 62.

²³ *Zygmunt Baumann: Flaneure, Spieler, Touristen - Essays zu postmodernen Lebensformen.* Hamburg 1997, S.97.

von unterschiedlichen bisweilen widersprüchlichen Interessen aus, die die Interaktion und Beziehungen der sich durch den urbanen Raum Bewegenden bedingen. Der Raum als Parameter an sich bzw. der Anspruch an Raum ist Gegenstand der Interaktion in den Bewegungsgeographien.

Die Interaktion zwischen den sich Bewegenden ist vor allem geprägt durch das Verhandeln von Raum mittels spezifischer Kommunikationsformen. Arnold Niederer schreibt, dass durch Dynamik und Bewegung besonders »dichte« Orte entstehen, in denen sich wiederum eine Festlegung des Verhaltens und des Kommunizierens auf eine spezielle Art herausbildet.²⁴

In den Aussagen meiner Interviewpartner ging es vor allem darum, dass Kommunikation hauptsächlich darauf begrenzt sei, sich mit den anderen Verkehrsteilnehmern über die Bewegungsrichtung und Position zu verständigen. Hierbei würden eher Formen der non-verbalen Kommunikation (Handzeichen, Hupen, Klingeln oder Blinken) angewandt werden, die insbesondere auch nach Fortbewegungsmedium bestimmt seien. Eine »sehr zweckgebundene Art« der Kommunikation wie eine der Interviewpartnerinnen befand. Ein anderer Interviewpartner merkte an, dass er das Gefühl hätte, die Formen von Kommunikation wären vor allem darauf ausgerichtet zu zeigen, dass sich jemand »nicht-konform« bzw. nicht der »eigenen Anschauung« gemäß bewegt. Dass städtische Kommunikations- wie auch Verhaltensweisen regionale Spezifika aufweisen, war ein weiterer Aspekt, der die Interviews zum Bereich Kommunikation prägten.²⁵

Das Bewegen durch den Stadtraum erfordert eine spezifische Art des Kommunizierens wie auch des Nicht-Kommunizierens, darauf wurde bereits von anderer Seite hingewiesen.²⁶ Es ist auch – und das scheint wichtig – ein Raum der Gleichzeitigkeit von aktiven und passiven Kommunikationsformen. (Straßenschilder, Schautafeln, elektronische Anzeigen, Lautsprecheransagen, etc.). Bewegung findet im Wechselspiel von aktiven und passiven Formen von Kommunikation statt. Hier stellt sich die Frage nach den Relationen und Oppositionen von Kommunikationsformen, aber auch nach Praktiken des selektiven Wahrnehmens. Gerade letzteres ist ein Punkt, der im Folgenden anhand von Revisionen älterer Zugänge, die der »städtischen Wahrnehmung« eine Spezifik attestiert haben, dargestellt und im Hinblick auf gegenwärtige Ansätze reflektiert werden soll.

²⁴ Vgl. *Arnold Niederer*: Volkskundliche Forschungsrichtungen in den deutschsprachigen Ländern. In: Isac Chiva / Utz Jeggle (Hg.): *Deutsche Volkskunde – Französische Ethnologie. Zwei Standortbedingungen*. Frankfurt a. M., New York, Paris 1987, S. 44-67, S. 60 f.

²⁵ Vgl. Anm. 9.

²⁶ Vgl. Niederer, wie Anm. 24, S. 60 f.

Sensuelle Geographien – Sensuous Maps

In dem Anliegen spezifische Formanten und Faktoren urbaner Existenz und städtischer Lebensformen wie auch individuelle Verhaltensdispositiva auszumachen und zu ergründen, wurde sich seit den urban-ethnologischen Anfängen mit der mentalen wie auch sensorischen Disposition städtischer Menschen beschäftigt. Es mögen sich als Resultat dieser frühen Überlegungen sogar gewisse Fixierungen ergeben haben, die sich bis in die Gegenwart gehalten haben. Für die frühe Stadtethnologie/-soziologie war vor allem die Vorstellung von Stadt charakteristisch als die einer spezifischen Umwelt, die einen neuen Typus (Mensch, Anmerkung der Autorin) mit einer eigenen mentalen und sensorischen Ausstattung hervorbringt.²⁷ So hat sich der von Willy Hellpach erbrachte Begriffsausdruck der »sensuellen Vigilanz bei gleichzeitiger emotionaler Indifferenz«²⁸ als recht nachhaltig für die Bestimmung städtischer Daseinsbedingungen erwiesen – auch wenn jene Setzung Hellpachs auf der Folie einer großstadtkritischen Haltung entstanden ist. In seinen Untersuchungen zu Mentalität und Kommunikation in der Großstadt und den Wechselbeziehungen zwischen Urbanität und Mentalitätswandel greift Gottfried Korff mit dem Begriff der »inneren Urbanisierung« die Hellpachschen Ansätze auf. Unter der »inneren Urbanisierung« versteht Korff die Einrichtung eines spezifischen Gefühlshaushaltes, der sowohl der Abwehr wie auch der Aufnahme von Reizen dient.²⁹ Jene »innere Urbanisierung« stellt sich für Korff als das unerlässliche Gegenstück zur äußeren Urbanisierung dar, wie sie sich vor allem in dem städtischen Verkehrswesen äussert.³⁰ Im Letzteren sieht Korff einen der wichtigsten Impulsgeber für die innere Urbanisierung.

Im Kontext meiner Feldforschung wurde deutlich, dass das sensorische Erfahren der städtischen Umwelt – neben den visuellen akustische Reize – das individuelle Verhalten und damit auch die Bewegung im Stadtraum zutiefst beeinflusst und prägt. In den Interviews wurden immer wieder »sensorische Raumbilder« gezeichnet. So wurde die Atmosphäre anhand von sensorischen Reizen in einem Bus skizziert: die räumliche Enge, der Geruch der Sitze und der Kleidung der Mitfahrenden, die Geräusche im Innenraum des Busses wie auch die von Aussen eindringenden

²⁷ Rolf Lindner: Perspektiven der Stadtethnologie. In: Historische Anthropologie 5 / 2 (1997), S. 319-332, hier S. 323.

²⁸ Willy Hellpach: Mensch und Volk in der Großstadt. Stuttgart 1939.

²⁹ Gottfried Korff: Mentalität und Kommunikation in der Großstadt. Berliner Notizen zur »inneren Urbanisierung«. In: Theodor Kohlmann, Hermann Bausinger (Hg.): Großstadt. Aspekte empirischer Kulturforschung. 24. Deutscher Volkskunde-Kongress in Berlin vom 26. bis 30. September 1983. Berlin: Staatliche Museen Preußischer Kulturbesitz, S. 34-361.

³⁰ Ebd.

Laute. Ein anderer Interviewpartner beschrieb eine Unterführung, durch die er täglich zu gehen habe als »einen zugigen, dreckigen und schlecht belüfteten Ort«, der zudem nicht ausreichend »beleuchtet« sei. Aufgrund dieses Zustandes würde er sie »am liebsten meiden«, obwohl sie eine Abkürzung darstelle.³¹

Stadt bildet vor allem einen sinnlichen Erfahrungshorizont.³² Die sinnliche Erfahrung des städtischen Raumes prägt die individuellen Bewegungsgeographien, sie produziert »Raumbilder« bei den Bewegenden. So spricht der englische Geograph Paul Rodaway von einer »sensous geography«, welche die Bereiche Körper, Sinne und Raum miteinander verbindet. In derselben Weise wie Simmel den sozialen Charakter der Sinne hervorhebt, macht Rodaway deutlich wie Sinne – gerade auch in der »Kooperation« untereinander – räumlich arbeiten. Jeder Sinn, so Rodaway – auch wenn der visuelle dominiere – trage zu Orientierung des Menschen im Raum bei, wirke sich bewegungsleitend aus.³³

Mit der Frage nach der Bedeutung und Wirkung der spezifischen Sinne im Forschungsgegenstand »Bewegungsgeographien« ist umgekehrt natürlich auch diejenige nach den sensorischen Bedingungen einer ethnographischen Situation anzugehen. Ein ethnografischer Ansatz hat sich gewissermaßen zwangsweise mit der sinnlichen Wahrnehmung auseinanderzusetzen. Zunächst ist der Ethnograph an der subjektiven Wahrnehmung seiner Gewährspersonen interessiert, die sich auf sinnlichen Erfahrungen gründen. Neben dem Transfer von Wahrnehmungen der Beforschten zum Forschenden ist vor allem eine selbstkritische Reflektion der eigenen Forscherposition beim Arbeiten im Feld vonnöten. Die sinnliche Wahrnehmung des Ethnographen ist Co-Autor der Arbeit. Sie erfasst »Stimmungen im Feld«, nimmt auch das auf, was nicht zu Hören (das Erfragte und Gesagte) oder zu Sehen ist. In diesem Sinne wäre ein methodisches Vorgehen, dass stärker sensorische Bedingungen berücksichtigt, hilfreich.

In den vergangenen Jahren hat sich das von dem amerikanischen Stadtgeographen Kevin Lynch entwickelte Verfahren des mental mapping als ein zusätzliches Instrument in der Erforschung von Stadträumen neben den ethnografischen Standardverfahren von teilnehmender Beobachtung

³¹ Vgl. Anm. 9.

³² *Ulf Hannerz*: »Kultur« in einer vernetzten Welt. Zur Revision eines ethnologischen Begriffes. In: Wolfgang Kaschuba (Hg.): *Kulturen – Identitäten – Diskurse. Perspektiven Europäischer Ethnologie*. Berlin 1995, S. 64–84, hier S. 78.

³³ *Paul Rodaway*: *Sensous Geographies*. London 1994, S. 7 f. Vergl. auch *John Urry*: *City Life and the Senses*. In: Gary Bridge / Sophie Watson: *A Companion to the City*. Oxford 2000, S. 388–392, hier S. 581f.

und qualitativen Interviews etabliert. Auch wenn dieses Verfahren für einen kulturwissenschaftlichen Rahmen als noch nicht ausgereift erscheint, so vermitteln mental maps doch einen Einblick in die Auseinandersetzung und den Umgang des Menschen mit seiner städtischen Umwelt hinsichtlich von Mustern, Formen und Praxen von Raumerfahrung.³⁴ Das mental mapping in einer spezifischen Erweiterung zum sensuous mapping, d.h. ein spezifische Auseinandersetzung mit sinnlichen Erfahrungen jenseits der Dominanz des Visuellen, birgt in diesem Sinne erweiterte Perspektiven auf Formen und Praxen der Stadt-Erfahrung, da Transformationen der visuellen, haptischen, olfaktorischen und akustischen Sinne Prozesse der Symbolisierung, der Assoziation und Abstraktion involvieren. Zurecht liesse sich aber auch für diese Art der Analyse eine Problematik anführen: Eine Schwierigkeit in diesem Vorgang ist womöglich die, nicht zwischen den beiden möglichen Ebenen von Erfahrung differenzieren zu können, d.h. zwischen der sinnlichen Erfahrung, die über kinetische und biochemische Stimuli transferiert wird, und der kognitiven Wahrnehmung, die kulturell vermittelt ist.

Schlussbetrachtungen

Raum im Kontext von subjektiven Bewegungsgeographien – das sei hier resümiert – ist Gegenstand von spezifischen Formen der Kommunikation und Interaktion mit »Fremden« wie auch Aushandlungsort von Ansprüchen; Raum als Parameter der Wahrnehmung unterliegt subjektiven Differenzierungen, Zuschreibungen und interpretativen Kräften; Raum bietet Orientierungs- und Leitfunktionen. Kurz: Städtischer Raum in seiner komplexen Erfahrungsdimension, dazu gehören neben dem konkret Erfahrbaren und Erlebten ebenso das Imaginäre wie auch kulturell Vermittelte, bildet eine bestimmende Größe der urbanen Bewegungsgeographien.

Paradoxerweise trägt die bisherige Erforschung dieses dynamischen Feldes gewisse statische Züge – in zweierlei Hinsicht. Zum einen – darauf habe ich bereits eingangs hingewiesen – hat sich die Erforschung der städtischen Bewegung bisher vor allem auf räumliche Einheiten konzentriert, weniger auf »individuelle Bewegungsgeographien«, die ja durch ganz unterschiedliche Stadträume im Alltag führen und in diesem Sinne Muster, Praxen und Phänomene einer städtischen Alltagsmobilität transparent machen. Diese

³⁴ Siehe hierzu Thomas Hengartners Analyse zum »mental mapping«. Hengartner, Zur Wahrnehmung städtischer Umwelt, wie Anm. 4, S. 20.

Aspekte subjektiver Mobilitätspraxen und -vorstellungen zeichnen ein differenziertes Bild hinsichtlich städtischer Raumerfahrung und spezifischer Stadtwahrnehmung. Der Zugang der Erforschung in diesem Feld sollte daher stärker vom Subjekt als Akteur und seinem subjektiven Raumbezug wie auch Raumanspruch ausgehen und weniger beim Objekt »städtische Bewegung«, auch wenn dies ein präsentisches Produkt unserer Wahrnehmung ist. Anhand der verschiedenen thematischen Koordinaten habe ich dargelegt, dass (Stadt-) Raum vor allem als subjektorientierte Erfahrungsdimension in ihrer ganzen Komplexität betrachtet werden muss. Als Ergänzung sei hier noch ein weiterer Punkt angefügt, der auch hinsichtlich der Argumentation von (Groß-)Stadtspezifika eine Rolle spielen kann: Die Akteure sind in der Wahl und Verknüpfung ihrer Art der Fortbewegung »mobil«, ihre Wahrnehmung ist damit sowohl »multilokal« als auch »multifokal« – so die hier vorgeschlagene Argumentationsrichtung. Mental Maps und eine additive Ergänzung in Form von Sensuous Maps, die stärker den sinnlichen Erfahrungshorizont fokussieren, mögen in dieser Hinsicht teilnehmende Beobachtung und Interviews qualitativ bereichern.

Zum anderen hat die ethnografische Praxis eher statische Verfahren – so zum Beispiel die Fokussierung auf einen festen Standpunkt im Raum angewendet, die in der Weise verzerrte Bilder produzieren können.³⁵ Aus dieser Perspektive hat sich auch eine ethnografische Herangehensweise einer »mobilen Umwelt« zu unterwerfen.

Diese absolute Verräumlichung des Forschungsfeldes und -ansatzes – damit meine ich nicht die Größe Raum als Koordinate subjektiver Erfahrungsdimension, sondern das hermetische Isolieren von Forschungsfeldern als in sich geschlossene Entitäten – erweist sich in diesem Kontext als ebenso verzerrend und irreführend wie auch die Tendenz manch anderer Ansätze, die die Auflösung räumlicher Strukturen betonen. Letzteren Thesen ist daher die fortwährende Bedeutung der Größe Raum entgegenzuhalten.

Es ist notwendig – wie schon eben angedeutet – auch das Konträre, die Widersprüchlichkeiten zu bestehenden Paradigmen und kulturellen Setzungen zu untersuchen, denn gerade aus diesem Spannungsfeld ergibt sich zusätzliches Interpretationspotential und Aussagekraft. Die Wirkungsweise von Paradigmen ist auf Eindeutigkeit gegründet und verbirgt damit oft den Blick auf das weniger bedeutend Erscheinende, auf das »Versteckte« wie auch auf

³⁵ Siehe Hengartner, Zur Kulturanalyse der Stadtforschung, wie Anm. 2, S. 75.

das »Dazwischen«. Als Erweiterung zu den bisherigen Zugängen gilt es auch Bilder des Statischen und Konstanten, der Kontinuität und des Stillstands innerhalb der städtischen Paradigmen der Bewegung zu suchen.³⁶ Darunter ist zum einen solches gefasst, was sich zwischen jenen Topographien der Bewegung abspielt. Bewegung manifestiert sich in unterschiedlichen Formen, Techniken, Räumlichkeiten und vielschichtigen Systemen des städtischen Verkehrswesens, darüber hinaus haben sich auch Foren und Praxen gebildet, die erst durch die Spezifik des Stadtraumes entstehen konnten. Davon zeugen sowohl Straßenkioske, Imbisswagen oder andere Formen des mobilen Straßenverkaufs als auch die verschiedensten Technologien, die die Bewegung im Raum begleiten bzw. verflüssigen sollen.

In dieser Argumentationsweise ist auch ein Anliegen formuliert, nämlich dasjenige sich weniger auf das Spezifische, das Paradigmatische und Repräsentative zu konzentrieren und somit das zu vernachlässigen, was doch so alltäglich und gewöhnlich erscheint.³⁷ Die subjektiven Bewegungsgeographien offenbaren Strukturen und Muster einer alltäglichen Erfahrung und Aneignung von Stadt und Städtischem. Sie bilden in diesem Sinne ein wichtiges Element der städtischen Lebenswelt und müssen daher stärker in die Erforschung einbezogen werden.

Julia Fleischhack
c/o Institut für Volkskunde
Universität Hamburg
Bogenallee 11
20144 Hamburg

³⁶ Die Aussagekraft des theorieleitenden Ansatzes des städtischen Flusses und die bisherige Konzentration der Untersuchungen auf paradigmatische Medien der Bewegung sollen hiermit nicht infragegestellt werden, vielmehr sollen diese in erweiterten Zugängen und Perspektiven untersucht und beleuchtet werden.

³⁷ So ist eine wissenschaftsimmanente Beteiligung an der Zeichnung von paradigmatischen Bildern, Praxen und Orten von Städtischem nicht ganz auszuschließen. Ein wenig überspitzt: Stadtethnologen mögen genauso Konsumenten wie auch Produzenten von Paradigmen sein, d.h. an der Paradigmatisierung von Forschungsfeldern beteiligt sein.